



INLEIDING: MOTIVATIE INVOERING JAARCHECK REGELING

Een goede vliegstandaard legt de basis voor een veilig en verantwoord vliegbedrijf en is daarom in ons aller belang. Niet alleen voor de vlieger zelf maar ook voor alle anderen die gebruik maken van het steeds krappere wordende Nederlandse luchtruim. Om de veiligheid binnen het vliegbedrijf te waarborgen, heeft het instructiecorps in het verleden een jaarlijkse checkstart voor zweefvliegbewijshouders aan het begin van het vliegseizoen verplicht gesteld. In de afgelopen jaren is het voor het instructiecorps duidelijk geworden dat deze procedure niet voldoende meegegroeid is met ontwikkelingen op het gebied van vlootbeleid binnen Vliegclub Haamstede en de strictere regelgeving binnen de nationale luchtvaart. Om dit probleem te ondervangen heeft het instructiecorps besloten om met ingang van het vliegseizoen van 2007 een jaarcheck regeling in te voeren. Deze regeling houdt in dat alle zweefvliegbewijshouders jaarlijks een jaarcheck moeten afleggen bij een van de instructeurs van Vliegclub Haamstede. Tijdens de jaarcheck zullen zowel praktische vaardigheden als wel de kennis van de theorie van de praktijk getoetst worden op een niveau vergelijkbaar met dat van het ZVB examen.

De voordelen die het instructiecorps in deze opzet ziet zijn:

- Er is meer aandacht voor de waarborging van de vliegstandaard van ZVB-ers, zowel vanuit instructie als vanuit de ZVB-ers zelf.
- Kennis van de theorie van de praktijk wordt gewaarborgd: bijv. kennis omtrent voorschriften, (lokale) luchtruimstructuur, (lokale) veiligheidsprocedures, geldigheid van vliegpapieren (van piloot en vliegtuig), overlandvliegen, buitenlandingen, moeilijkere vlieg oefeningen, noodprocedures, turbo gebruik, radio gebruik etc.
- De geldigheid van de papieren van de vlieger wordt jaarlijks gecheckt: ZVB, medical, KNNvL lidmaatschapskaart en verzekeringskaart kunnen zo gecontroleerd worden.
- Er kan een eenduidig niveau worden gevraagd voor het afgeven en behouden van bepaalde bevoegdheden (bijv. passagiers vliegen en overland vliegen).
- Het is eenvoudig om van alle ZVB-ers de vliegervaring en bevoegdheden op een betrouwbare wijze bij te houden aangezien er een verplichte, jaarlijkse peildatum is. De instructie gerelateerde gegevens van de eindejaarsenquête worden zo eenvoudig van alle ZVB-ers verkregen wat de eindejaarsenquête voor ZVB-ers vanuit instructie oogpunt overbodig maakt.

Graag willen wij benadrukken dat het doel van de jaarcheck regeling is om middels een jaarlijkse check de vliegstandaard van de ZVB-ers te bezien en aan de hand daarvan nuttige, opbouwende adviezen en/of begeleiding te kunnen geven. Zo kunnen zowel de vliegers als wel het instructiecorps profiteren van de jaarcheck: vliegers om hun niveau op peil te houden of te verbeteren en instructie om aan de hand van de uitkomsten haar beleid en regelgeving aan te passen en de leden pro-actief te volgen en te begeleiden.

Recente evaluaties van de jaarcheck hebben uitgewezen dat de jaarcheck een welkome aanvulling is op de tools van het instructiecorps. In 2010 willen wij de jaarcheck koppelen aan de zomerwinterwerkdag zodat er meer structuur ontstaat wie wanneer zijn jaarcheck doet. Wij geven ZVB-ers hiermee de mogelijkheid om zelf een datum te kiezen voor de jaarcheck in combinatie met de zomerwinterwerkdag. Wij willen iedereen verzoeken om op deze dag de papieren voor de jaarcheck (waaronder het overzicht van de vliegervaring) ingevuld mee te nemen. Afgelopen winter hebben wij een nieuwe set theorievragen samengesteld voor de jaarchecks in 2010. Deze nieuwe vragen hebben wij toegevoegd aan dit document en zijn per email naar ieder lid verstuurd. Ze zijn tevens te downloaden op het ledengedeelte van www.vch.nl.

INHOUD VAN DE JAARCHECK

De jaarcheck kent een tweetal invalshoeken: een theoretische en een praktische.

In totaal zal de jaarcheck uit vier onderdelen bestaan:

1. Het invullen van een overzicht inzake (recente) vliegervaring, bevoegdheden en de eventuele geldigheid daarvan op een voorgedrukt jaarcheck formulier. Dit formulier vervangt de eindejaarsenquête voor ZVB-ers.
2. De theoretische invalshoek bestaat uit het beantwoorden van een set theorievragen die betrekking hebben op de praktijk en veiligheid van het zweefvliegen. Mogelijke onderwerpen zijn reeds genoemd. Men gaat uit van een aantal vragen die absoluut tot de parate kennis van een ZVB-er zouden moeten behoren. Zowel de vragen als de antwoorden zijn in dit document opgenomen.
3. De praktische invalshoek bestaat uit een jaarcheck-vlucht: een vlucht op ZVB examen niveau. Op een voorgedrukt formulier wordt een beoordeling toegekend aan de verschillende fasen van de vlucht. Het spreekt voor zich dat de hele vlucht beoordeeld wordt, van voorbereiding voor de start tot en met het terugbrengen van het vliegtuig op de startplaats. Ook wordt een typische examenoefening gesimuleerd en beoordeeld. Het formulier wordt in tweevoud opgesteld: één voor instructie en één als bewijs voor de vlieger.
4. De evaluatie van de jaarcheck en de bespreking van eventuele actiepunten.

Uiteraard wordt de jaarcheck afgenomen op het niveau van de betreffende persoon. Immers, van een instructeur mag men meer verwachten dan van een beginnende ZVB-er. De verschillende niveaus zijn: passagiersbevoegdheid, overlandbevoegdheid en instructiebevoegdheid. Het niveau wordt voor de jaarcheck vastgesteld met de instructeur.

UITVOERINGSREGELING

Iedere ZVB-er legt jaarlijks een jaarcheck af. Deze wordt afgelegd op dezelfde dag als de zomerwinterwerkdag. Indien de jaarcheck op deze dag niet kan worden afgelegd (bijvoorbeeld als gevolg van slecht weer), dient de jaarcheck binnen één maand na deze datum alsnog te worden afgelegd. *De geldigheid van een jaarcheck is in principe één jaar.*

Vliegers die de jaarcheck niet binnen de hierboven gestelde periode afleggen en zich niet melden, krijgen een startverbod en mogen pas weer vliegen als de jaarcheck is afgelegd.

De jaarcheck wordt uitgevoerd door een bevoegd instructeur van Vliegclub Haamstede. Jaarchecks voor instructeurs worden afgenomen door collega-instructeurs die op het rooster staan. Bij deze jaarcheck is het de bedoeling dat de jaarcheck gedaan wordt als instructeur met niet alleen aandacht voor het vliegen, maar ook voor de vorm en wijze van instructie. Om te voorkomen dat dezelfde mensen steeds door dezelfde instructeur worden uitgecheckt, moet jaarlijks met een andere instructeur worden gevlogen.

Het theoretische deel van de jaarcheck bestaat uit een keuze van een aantal vragen uit een vragenlijst die vooraf, inclusief antwoorden, wordt vrijgegeven. Zorg ervoor dat de juiste vragenlijst gebruikt wordt. Wij streven ernaar om de vragenlijst eens per twee jaar te vernieuwen. De vragenlijst zal te downloaden zijn van het ledengedeelte van de website www.vch.nl. Indien er een update van de vragenlijst wordt uitgebracht, zullen de leden via een email op de hoogte worden gebracht.

Het praktische deel van de jaarcheck bestaat uit een vlucht die wordt beoordeeld vanaf de voorbereiding van de vlucht tot en met het terugzetten van het vliegtuig op de startplaats. Aan ieder vluchtonderdeel wordt een waardering toegekend, welke per onderdeel kan verschillen. Mogelijke waarderingen zijn “Standaard +”, “Standaard”, “Standaard -” en “Onvoldoende”. Bij een beoordeling “Standaard -” wordt nuttig, opbouwend advies gegeven zodat de vlieger het betreffende onderdeel kan verbeteren. Indien voor minstens één enkel onderdeel de score “Onvoldoende” wordt behaald, is de gehele jaarcheck niet voldoende afgesloten. In dit geval dient de vlieger regelmatig met instructie te vliegen om het niveau weer op peil te krijgen, en wordt tevens een datum voor een hercheck afgesproken. De hercheck dient binnen twee maanden met goed gevolg te worden afgerond. Tot die tijd ontraadt het instructiecorps de ZVB-er in kwestie om passagiers rond te vliegen en om een overlandvlucht te maken. Wanneer de hercheck met goed gevolg wordt afgerond, zal het de ZVB-er weer worden toegestaan om met VCH-geregistreerde zweefvliegtuigen passagiers rond te vliegen en overlandvluchten te maken. Aangezien het niet “slagen” voor de jaarcheck geen win-win situatie is, hopen wij dat deze situatie niet vaak plaats zal vinden. In ieder geval zullen wij vanuit instructie zeker prioriteit geven aan het begeleiden van ZVB-ers die een hercheck nodig hebben.

Samengevat; voor de acties per beoordeling is binnen onze vereniging het volgende bepaald:

Score	Actie
Standaard +	Geen actie, geen advies
Standaard	Geen actie, eventueel wel nuttig advies
Standaard -	Verbetermaatregel(en) bepalen, betreft nog wel een acceptabel niveau
Onvoldoende	Verbetermaatregel(en) bepalen en afspraak hercheck

Het resultaat van de jaarcheck wordt aangetekend op het ‘Jaarcheck formulier Vliegclub Haamstede’. Als er afspraken ter verbetering worden gemaakt, moeten die op het formulier worden aangetekend. *De instructeur maakt van de jaarcheck (goed, voldoende of onvoldoende) **altijd** een aantekening in het logboek van de vlieger.* Voor de ZVB-er is deze handtekening het bewijs dat de jaarcheck is afgelegd. De ZVB-er is **zelf** verantwoordelijk voor het laten aftekenen van de jaarcheck in zijn/haar logboek.

Formulieren voor de jaarcheck zijn zowel verkrijgbaar op de VCH-site www.vch.nl alswel in een map die in het clubhuis opgeborgen staat.

THEORETISCHE INVALSHOEK: DE VRAGENLIJST

1. Welke wettelijke eis wordt er in Nederland gesteld aan bestuurders van zweefvliegtuigen?

Na afschaffing van een wettelijke verplichting in het bezit te zijn van een geldig bewijs van bevoegdheid is er als eis aan de bestuurders van zweefvliegtuigen gesteld dat zij:

- (1) minimaal 16 jaar oud moeten zijn (of 14 jaar onder aanvullende voorwaarden), en;
- (2) moeten kunnen aantonen: (a) over voldoende bekwaamheid te bezitten om op veilige manier deel te kunnen nemen aan het luchtverkeer en (b) dat er voor hen een WA-verzekering is afgesloten die het gebruik van het zweefvliegtuig dekt.

2. Wat is de rol van de Onderzoeksraad voor Veiligheid (OVV)?

De Onderzoeksraad voor Veiligheid onderzoekt alle voorvallen waarbij de veiligheid van personen en zaken in het geding was met als doel om daar lering uit te trekken. Het melden van dergelijke voorvallen door beoefenaren van de luchtvaart is daarvoor van groot belang. De onderzoeksraad is 24/7 bereikbaar op 0800-6353688 of op +31-(0)70-3337072.

3. In welke Nederlandse luchtvaart publicatie vindt men de belangrijkste luchtvaart-inlichtingen met een permanent karakter?

In de **AIP-Netherlands** (*Aeronautical Information Publication Netherlands Integrated Package IFR/VFR*). Deze, continu aan veranderingen aangepaste, (tegenwoordig elektronische) publicatie bevat volgens de ICAO-indeling alle luchtvaartinlichtingen (in de Engelse taal) die voor het internationale en nationale (IFR en VFR) luchtverkeer van belang kunnen worden geacht en die een permanent karakter hebben. De gestandaardiseerde hoofdingeling is als volgt:

I) General: nationale voorschriften en eisen, tabellen, diensten en tarieven.

II) En Route: algemene regels en procedures, beschrijving van FIR's, CTA's, TMA's, verboden en/of anderszins bijzondere gebieden en diverse bijbehorende kaarten.

III) Aerodromes: alle beschikbare informatie over luchtvaartterreinen (incl. lokale regels en vliegprocedures) van vliegvelden en landingsterreinen van helikopters bij ziekenhuizen.

4. Wat is er met de VFR-Gids gebeurd?

Tot januari 2009 werd naast de AIP-Netherlands ook een Nederlandstalige **VFG Netherlands** (*Visual Flight Guide Netherlands*) of **VFR-Gids Nederland** door LVNL uitgegeven. Deze niet meer gecontinueerde uitgave bevatte alle luchtvaartinlichtingen die voor het internationale en nationale *VFR-luchtverkeer* van belang konden worden geacht en die een permanent karakter hadden. Vanaf januari 2009 is de luchtvaartinformatie in de VFR-Gids niet langer geldig. De luchtvaartinformatie voor VFR-vluchten blijft beschikbaar in de AIP Netherlands (Integrated Package) die gratis online te raadplegen op: www.ais-netherlands.nl

5. Wat is de (uniforme) daglichtperiode (UDP)?

Het gedeelte van het etmaal tussen 15 minuten voor zonsopgang en 15 minuten na zonsondergang zoals geldt voor de positie 52° 00' N en 05° 00' O op zeeniveau. Deze, voor elke dag van het jaar verschillende, tijdstippen worden door de LVNL vastgesteld en gepubliceerd in de AIP.

6. Welke voorwaarden stelt de Luchtvaartwet aan het vliegen van passagiers?

Aan de gezagvoerder van een (motor)zweefvliegtuig wordt vrijstelling verleend van de wettelijke verplichting tot het hebben van een vergunning voor het vervoer van personen. Voorwaarden hebben betrekking op het uitvoeren van een niet commerciële vlucht: het doel van de vlucht moet van recreatieve aard zijn en er mag geen werving voor de vlucht plaatsvinden.

7. Welke documenten dienen bij iedere vlucht aan boord van het zweefvliegtuig te zijn?

- (a) het bewijs van inschrijving (BvI);
- (b) het bewijs van luchtwaardigheid (BvL) i.c.m. het Airworthiness Review Certificate (ARC);
- (c) het vlieghandboek;
- (d) het bewijs van bevoegdheid of bewijs van gelijkstelling;
- (e) het journaal;
- (f) het (WA-)verzekeringsbewijs;
- (g) indien uitgerust met voortstuwingsinrichting: het geluidscertificaat of de geluidsverklaring;
- (h) indien uitgerust met vast ingebouwde radioapparatuur: het bewijs aanwijzing radiostation;
- (i) bij een internationale vlucht: een exemplaar van het laatste voor het betrokken luchtvaartuig opgestelde certificaat.

8. Wat zijn de belangrijkste voorschriften waaraan een zweefvliegterrein moet voldoen?

- (a) Algemeen: minimale breedte is 150 m; vrij van hindernissen en oneffenheden die een gevaar kunnen opleveren bij een afgebroken start of een noodlanding.
- (b) Opstelplaats lier: minimale afstand van de lier t.o.v. de grens van het zweefvliegterrein is 25 m.
- (c) Startterrein: minimale lengte is 150 m; minimale breedte is 50 m; terzijde van het startterrein moet er een opstelplaats voor zweefvliegtuigen zijn.
- (d) Landingsterrein: minimale lengte is 75 m; minimale veldbreedte per zweefvliegtuig is 30 m; het landingsterrein moet voorzien zijn van geschikte markeringen.
- (e) Het start- en landingsterrein moeten voldoende vlak zijn om beschadigingen aan de zweefvliegtuigen te voorkomen, terwijl de gewashoogte maximaal 15 cm mag bedragen.
- (f) Er moet een vanuit alle richtingen goed zichtbare windzak of vlag zijn.

9. Welke currency eisen gelden er t.a.v. het vliegen van passagiers met een KNVvL-GPL?

De houder van een KNVvL-GPL moet tenminste 10 uur ervaring hebben als gezagvoerder van een zweefvliegtuig. Daarnaast moet de houder in de voorafgaande 90 dagen tenminste 3 starts hebben uitgevoerd als gezagvoerder van een zweefvliegtuig.

10. Indien er gebruik gemaakt wordt van een kabelvalschermer, aan welke eisen moet deze voldoen?

Het kabelvalschermer moet zodanig uitgevoerd zijn dat:

- (a) het zich tijdens de lierstart niet kan openen;
- (b) het voldoende sterkte bezit om de daarop uitgeoefende krachten te kunnen opnemen;
- (c) de middellijn in geopende toestand niet groter is dan 200 cm;
- (d) de afstand tussen de ontkoppelhaak van het zweefvliegtuig en enig deel van het kabelvalschermer moet tenminste 30 m bedragen, indien de lierkabel aan het zweefvliegtuig is bevestigd en de kabel zich in gestrekte toestand bevindt.

11. De sterkte van een breukstuk wordt gekoppeld aan een kleur. Welke kleurcodes worden er gebruikt en wat is de bijbehorende breukstuksterkte?

Kleuren in afnemende breukstuksterkte: zwart, bruin, rood, blauw, wit, geel en groen.

Kleur	Sterkte	
Zwart	10.000 N	(1.000 kg)
Bruin	8.500 N	(850 kg)
Rood	7.500 N	(750 kg)
Blauw	6.000 N	(600 kg)
Wit	5.000 N	(500 kg)
Geel	4.000 N	(400 kg)
Groen	3.000 N	(300 kg)

12. Welke eisen worden er gesteld aan het repareren / splitsen van een lierkabel?

Afzonderlijke stukken van lierkabels moeten aan elkaar verbonden worden door middel van deugdelijke splitsen of klemmen. Bij gebruik van klemmen moeten tenminste twee klemmen worden aangebracht. In enig deel met een lengte van 100 m van de lierkabel mogen zich niet meer dan twee van bovengenoemde verbindingen bevinden.

13. Welke classificaties van het luchtruim zijn toegankelijk voor zweefvliegers zonder RT-licentie?

Dit is het luchtruim met klasse E, F of G. Deze classificaties zijn als volgt gedefinieerd:

Klasse E: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; aan IFR-vluchten wordt luchtverkeersleiding verstrekt; IFR-vluchten worden gesepareerd van andere IFR-vluchten; alle vluchten ontvangen voor zover uitvoerbaar luchtverkeersinformatie;.

Klasse F: zowel IFR- als VFR-vluchten zijn toegestaan; deelnemende IFR-vluchten ontvangen vluchtadvisering en alle vluchten ontvangen op verzoek vluchtinformatie.

Klasse G: IFR- en VFR-vluchten zijn toegestaan en ontvangen op verzoek vluchtinformatie.

14. Welke voorschriften gelden er t.a.v. het uitvoeren van kunstvluchten?

Het is verboden een vlucht uit te voeren waarbij met opzet bewegingen worden uitgevoerd die een plotselinge verandering in de stand, een abnormale stand of een abnormale verandering in de snelheid van het luchtvaartuig meebrengen. Dit geldt niet voor vluchten onder zichtweersomstandigheden indien de gezagvoerder van het luchtvaartuig verscherpte waakzaamheid betracht met het doel botsingsgevaar tijdig te kunnen onderkennen en de voorgeschreven maatregelen tot het vermijden van botsingen tijdig te kunnen nemen en indien:

(a) Op een zodanige horizontale en verticale afstand van gebieden met aaneensluitende bebouwing of mensenverzameling wordt gevlogen dat bij het uitvoeren van de vlucht personen of zaken op het aardoppervlak niet in gevaar kunnen worden gebracht.

(b) Het luchtvaartuig niet een voorwerp of ander luchtvaartuig in de lucht sleept of geen valschermspringers naar het afspringpunt brengt.

15. Welke algemene maatregelen gelden er indien een luchtvaartuig moet uitwijken?

In zijn algemeenheid geldt dat het is verboden een ander luchtvaartuig zo dicht te naderen dat gevaar voor botsing ontstaat. Een gezagvoerder dient de beste maatregelen te nemen om een botsing te voorkomen. De gezagvoerder van een luchtvaartuig dat voorrang heeft, behoudt doorgaans zijn koers en snelheid. Het is verboden, indien voor een ander luchtvaartuig wordt uitgeweken, boven, onder of voor dat luchtvaartuig langs te gaan, tenzij daarbij op ruime afstand wordt gebleven en er voor het andere luchtvaartuig geen gevolgen merkbaar zijn van luchtwervelingen veroorzaakt door het uitwijkende luchtvaartuig.

16. Wat is de voorgeschreven uitwijkprocedure indien 2 vliegtuigen elkaar recht vooruit naderen?

Wanneer twee luchtvaartuigen elkaar recht vooruit of bijna recht vooruit naderen en er gevaar voor botsing bestaat, verlegt elk van deze luchtvaartuigen zijn koers naar rechts.

17. Wat is de voorgeschreven uitwijkprocedure indien 2 vliegtuigen kruisende koersen vliegen?

Indien twee luchtvaartuigen van dezelfde categorie op dezelfde of bijna dezelfde hoogte koersen volgen die elkaar kruisen, wordt voorrang verleend door het luchtvaartuig dat het andere luchtvaartuig rechts van zich heeft. Dit geldt niet voor een luchtvaartuig dat het luchtverkeerscircuit volgt.




18. Wat zijn de minimale zichtweersomstandigheden (vliegzicht en afstand van het vliegtuig tot de wolken) in luchtruimclassificatie E (bijvoorbeeld in de Rotterdam TMA-E boven Haamstede)?

In luchtruimclassificatie E dient een luchtvaartuig voldoende afstand tot de wolken te houden. De horizontale afstand tot wolken moet minimaal 1500 m bedragen en de verticale afstand minimaal 300 m (1000 ft). Daarnaast geldt volgens het luchtverkeersreglement een minimum vliegzicht van 5 km.

19. Wat zijn de minimale zichtweersomstandigheden (vliegzicht en afstand van het vliegtuig tot de wolken) in luchtruimclassificatie G?

Het luchtvaartuig dient vrij van wolken te zijn met zicht op grond en/of water. Daarnaast geldt volgens het luchtverkeersreglement een minimum vliegzicht van 5 km.

20. Wat is de betekenis van onderstaande grondseinen die men kan aantreffen (in het seinenvierkant) op een luchtvaartterrein?

Grondsein	Beschrijving	Betekenis
	Kruisen in eenvoudige kleuren, liefst wit of geel op het landingsterrein.	Gedeelte binnen de kruisen is onbruikbaar.
	Witte of oranje landings-T.	Landen en opstijgen in een lijn evenwijdig aan het staande been van de T en in de richting van de voet naar de top van de T.
	Een dubbel wit kruis in het seinenvierkant.	Zweefvliegen vindt plaats op het luchtvaartterrein.

21. Definieer de belangrijkste luchtverkeersleidingsgebieden binnen Amsterdam FIR: UTA, CTA, TMA, CTR en TMZ.

UTA: Upper Control Area, alle luchtruimte boven FL 195.

In dit gebied vliegt het internationale luchtverkeer, dat boven FL 245 verkeersleiding krijgt van UAC Maastricht en onder FL 245 verkeersleiding van ACC Amsterdam of AOCS Nieuw Milligen.

CTA: Control Area, algemene luchtverkeersleidingsgebieden aansluitend op de TMA's.

Deze gebieden gebruiken de verkeersvliegtuigen op hun weg van de UTA naar de TMA's en omgekeerd.

TMA: Terminal Control Area, naderingsluchtverkeersleidingsgebieden aansluitend op de CTR's.

In deze gebieden daalt (en stijgt) het luchtverkeer van de CTA's naar de CTR's en omgekeerd.

CTR: Control Zone, plaatselijke luchtverkeersleidingsgebieden rondom en boven grotere vliegvelden.

De verkeersleiding begeleidt hier alle vlieg- (en grond-)bewegingen van de luchtvaartuigen.

TMZ: Transponder Mandatory Zone, een bijzonder luchtverkeersgebied waarin het gebruik van een werkende SSR-transponder verplicht is gesteld voor al het luchtverkeer, inclusief het ongemotoriseerd VFR-verkeer.

In deze gebieden is de verkeersdichtheid dermate groot dat ter voorkoming van botsingen het gebruik van een transponder verplicht is. Voor deze gebieden geldt dat:

- (a) de luchtruimclassificatie van het gebied verandert niet door aanwijzing ervan als TMZ;
- (b) de CTR's die zich binnen de TMZ's bevinden maken geen deel uit van de TMZ.

22. Definieer de volgende luchtverkeersgebieden binnen Amsterdam FIR: ATZ en SRZ.

ATZ: Aerodrome Traffic Zone, luchtvaartterreinverkeersgebieden.

Deze gebieden dienen ter bescherming van het plaatselijke luchtverkeer. ATZ's zijn veelal cilindrisch van vorm met een straal van 2 NM (3.7 km) en een hoogte van 1500 ft AMSL. Zij hebben geen luchtruimclassificatie. ATZ's zijn ingesteld binnen alle militaire CTR's.

SRZ: Special Rules Zone, bijzondere verkeersgebieden.

Deze gebieden dienen ter bescherming van bepaalde soorten luchtverkeer of luchtvaartactiviteiten. De SRZ's in het Nederlandse luchtruim waren vooral bestemd voor het scherm- en zeilvliegen. Nieuwe SRZ's zijn recentelijk ingesteld voor de zweefvliegvelden Schinveld en Veendam. SRZ's strekken zich uit tot specifieke hoogtes die per SRZ kunnen verschillen.

23. Wat zijn de Nieuw Milligen TMA's A t/m E, G1 en G2 op de ICAO kaart?

Buiten de UTA, de CTA's en de TMA's van de grote civiele luchthavens en alle CTR's verleent het Air Operations Control Center Nieuw Milligen (Dutch Mil) vrijwel overal boven de 1500 ft luchtverkeersdiensten aan zowel militaire als civiele luchtvaartuigen. De betreffende gebieden worden als luchtverkeersleidingsgebieden aangeduid als de *Nieuw Milligen TMA's A t/m E, G1 en G2*.

24. Wat geldt er ten aanzien van de activiteit van militaire Control Zones (CTR's) buiten de normale operationele perioden van de militaire vliegbases?

In het weekend en op feestdagen, alsook buiten de operationele uren (van 8:00-17:00 uur) door de week zijn de verkeersleidingen (torens) van de meeste militaire CTR's niet actief. De CTR's zelf blijven echter wel actief. Toestemming voor het kruisen van CTR's moet in dat geval worden verkregen van Dutch Mil.

In de Nederlandse militaire CTR's mogen met voorafgaande toestemming van de plaatselijke verkeersleiding gedurende het weekeinde, op algemene feestdagen, alsmede in de avonduren na de operationele diensturen, zweefvluchten worden gemaakt. Deze toestemming wordt gewoonlijk alleen verleend aan de plaatselijke zweefvliegclubs, met inachtneming van de regels daarvoor gesteld door de Chefs van de Luchtmachtstaf en de Marinestaf.

25. Wat geldt er ten aanzien van de activiteit van militaire Aerodrome Traffic Zones (ATZ's) buiten de normale operationele perioden van de militaire vliegbases?

In het centrum van alle Nederlandse militaire CTR's bevinden zich ATZ's die alleen van kracht zijn buiten de normale operationele perioden van de vliegbases en die dienen om het plaatselijke niet-militaire luchtverkeer (waaronder het zweefvliegen), dat medegebruik maakt van de basis, ongehinderd te doen verlopen. Kruisen van deze militaire ATZ's is verboden.